

## Alta Capacità Gottardo sul Pgt di Varese, «Bene rigenerazione e meno consumo di suolo, ma serve di più per la mobilità»

**Pubblicato:** Mercoledì 7 Gennaio 2026



Considerazioni positive riguardo all'impegno di ridurre il consumo di suolo e ai progetti di rigenerazione urbana, ma per l'**associazione Alta Capacità Gottardo** il [nuovo piano di governo del territorio del Comune di Varese](#) non presta abbastanza attenzione alla mobilità e alle sue connessioni con l'urbanistica.

Fondata da Giuseppe Zamberletti, l'associazione Alta Capacità Gottardo ha avuto un ruolo centrale nell'impostazione di progetti strategici di collegamento, come Varese Malpensa e Svizzera, e Mendrisio-Como. Gli associati hanno presentato le loro opinioni ai vertici del Comune di Varese, della Provincia di Varese e della Regione Lombardia, insieme agli amministratori delle principali aziende di trasporti, e i presidenti della Camera di Commercio e dell'Ordine degli Architetti di Varese.

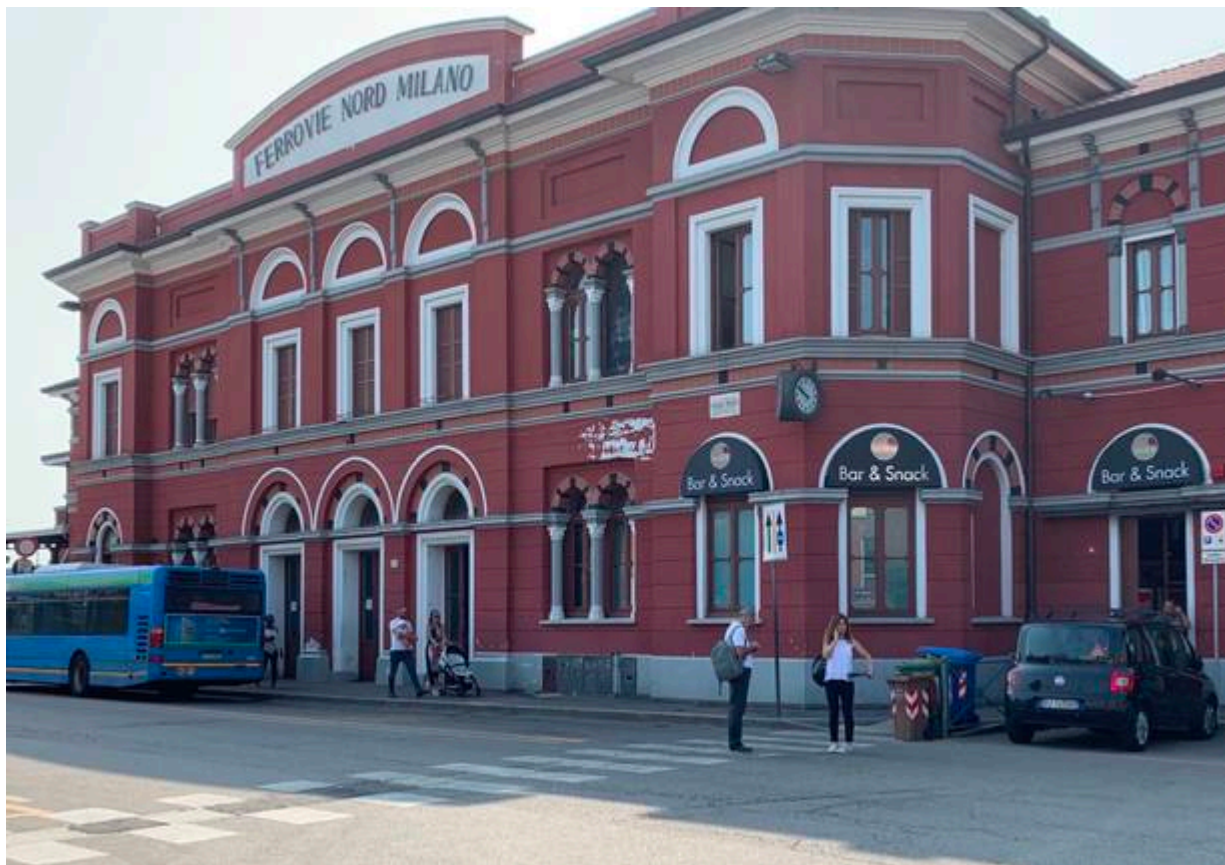
### Progetto tram-treno, «No all'arretramento della stazione Nord»

«Il Pgt – cita la lettera inviata dall'associazione Alta Capacità Gottardo – auspica genericamente l'introduzione di un sistema tram-treno. Se tale progetto è quello discusso tra il 2020 e il 2024, esso prevederebbe l'arretramento della stazione di testa delle Fnm a Varese in Viale Belforte, nei pressi dell'ex Macello».

**Secondo l'associazione, questa scelta renderebbe la stazione meno accessibile, disincentivandone**

l'utilizzo da parte dei cittadini. «La stazione ferroviaria – sottolineano gli associati – verrebbe decentrata. Varese è una “città diffusa”, e i cittadini che si recano a Milano con le Fnm dovrebbero affrontare una sequenza bus-tram-treno e viceversa. Questa complicazione, anziché semplificare, sembra disincentivare l'uso delle Fnm e incentivare l'uso delle auto, risultando poco socialmente e/o economicamente sostenibile. I cittadini potrebbero orientarsi più facilmente all'utilizzo delle Ferrovie dello Stato (FFS) per recarsi a Milano. Non è poi chiaro dove sia stato previsto il parcheggio di interscambio per mezzi pubblici e privati nell'area ex-Macello. Inoltre, il progetto di rigenerazione urbana all'Ex Macello (AT17) citato nel documento di piano non indica tale servizio».

Dubbi anche sulle finalità e i costi. «Lo scopo del progetto tram-treno – aggiunge l'associazione – non sembra essere prioritariamente quello di migliorare i trasporti, ma piuttosto quello di liberare le aree nel sedime delle Fnm, consentendo la realizzazione di nuovi progetti immobiliari su tali aree. Inoltre, sorgono interrogativi su chi sosterebbe i costi di modifica della linea (Fnm, Comune, Regione o i promotori immobiliari). Il progetto, coinvolgendo strutture costruite da oltre settanta anni, dovrebbe anche sottostare al benessere della Soprintendenza ai sensi dell'art 10 comma 5 del Codice dei Beni culturali del 2004, vincolo che riguarderebbe anche la vendita delle aree».



La stazione Fnm di Varese

## «Unire le stazioni e liberare spazio per nuovi servizi»

**L'associazione Acg propone di unificare le stazioni Fnm e Rfi per liberare spazio in centro che potrebbe ospitare nuovi servizi.** Secondo gli associati, inoltre, un'unica stazione contribuirebbe a migliorare i collegamenti con Malpensa, Milano e la Svizzera, trasformando Varese in una città più internazionale.

«Sollecitiamo da tempo – ricorda Acg – di valutare l'unione delle due stazioni, Fnm e Rfi, per incrociare le linee come nelle principali stazioni metropolitane di Milano e minimizzare i percorsi

pedonali e far funzionare gli intercambi dei passeggeri. Questa vocazione è naturale considerando lo sviluppo in corso del “Progetto Stazioni”. Nelle aree attorno alle Stazioni, sarebbe vantaggioso creare servizi pubblici (scuole, asili, servizi socio sanitari, ospedalieri, assistenza agli anziani come già previsto). La stazione diventerebbe un luogo privilegiato a vocazione di servizi (anche privati), facilmente raggiungibile con i mezzi pubblici e con mezzi sostenibili».

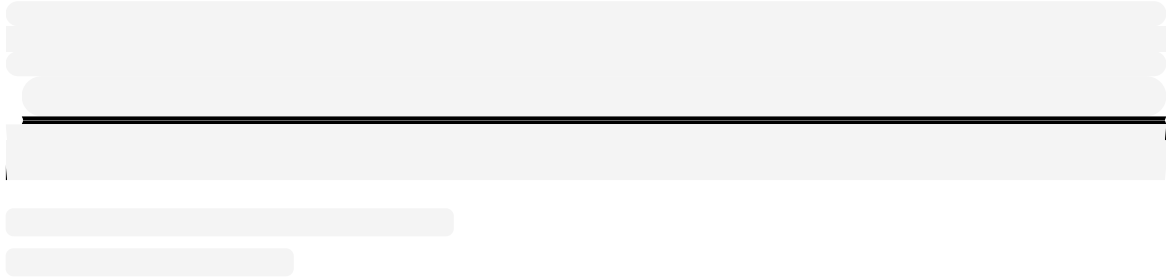
«Si libera – aggiunge l’associazione – il sedime dell’attuale Fnm fino a Casbeno realizzando un passante ferroviario in città con eventuali nuove stazioni lungo il nuovo tracciato mentre il percorso del treno potrebbe diventare un interessante collegamento tra Viale Europa e il Viale Belforte/Valganna, oggi disgiunti. Collegamenti Veloci e Internazionali: È cruciale collegare Varese velocemente a Milano con corse dirette e/o veloci, di durata massima 35-40 minuti, e aumentare i collegamenti dalla Svizzera con Malpensa passando da Varese (oggi integrati con la nuova linea T2 Gallarate). Tali potenziamenti, specialmente verso Milano, Malpensa, la Svizzera e il Nord Europa (per collegare merci e persone da Genova a Rotterdam via Novara – Malpensa – Varese – Mendrisio), consentirebbero alla città di migliorare l’economia del suo territorio e di aprirsi ulteriormente verso l’Europa, non essendo più confinata in una provincia “senza uscita”».

## La proposta: il Passante ferroviario interrato

Sempre con l’obiettivo di liberare spazio, **Acg consiglia di valutare la costruzione del Passante ferroviario interrato**. Un progetto che l’associazione aveva formalmente presentato in Comune il 29 aprile 2024, ma che «è stato completamente ignorato nell’attuale testo del PGT, anche solo in termini di opportunità di approfondimento». Il Passante consiste nella proposta di interramento di circa 3 km del tratto più urbano della linea Ferrovie Nord, nella tratta Virolo – Casbeno.



[Visualizza questo post su Instagram](#)



Un post condiviso da VareseNews (@varesenews)

«**L’opera** – sottolineano gli associati – **permetterebbe di liberare circa 10 ettari di sedime ferroviario nel cuore della città**, ricucendo quartieri oggi divisi (come Giubiano e il Centro) e restituendo alla cittadinanza enormi spazi verdi e permeabili. Inoltre, L’interramento della linea e della stazione delle Ferrovie Nord in stretta connessione con la stazione Varese Rfi consentirebbe di unificare di fatto le due stazioni ferroviarie esistenti, migliorando la possibilità di interscambio su tutte le direttrici».

«Il progetto – aggiunge Acg – consentirebbe di recuperare l’ampia area della stazione delle Ferrovie Nord per realizzare ex novo o ricollocare servizi primari ben accessibili per i cittadini di Varese e per tutti i comuni serviti dalle quattro linee. Inoltre, le gallerie potrebbero essere attrezzate per lo sfruttamento di energia geotermica (tramite serpentine per pompe di calore), con una resa stimabile in circa 1MW termico per ogni Km di galleria, contribuendo alla riduzione dei tempi di ritorno degli interventi».

«**Sebbene l’opera sia complessa** – precisa l’associazione – presenta difficoltà di realizzazione minori rispetto al complesso delle soluzioni proposte dal Pgt, che non ne garantiscono gli stessi benefici strutturali strategici. Risulta più facilmente gestibile rispetto all’iniziativa del tram-treno (perché meno articolato in diversi progetti e autorizzazioni), e quindi più facilmente finanziabile, considerando l’elevato rapporto tra costi e benefici strategici. I fondi potrebbero essere reperiti, come avvenuto per il collegamento Malpensa-Varese-Svizzera con Tilo. Tale progetto era stato da noi proposto così come il progetto del Passante Ferroviario di Milano oggi ritenuto di vitale importanza per la città Metropolitana».

## Osservazioni su altri progetti ferroviari

### Riattivazione Linea Varese-Como (Malnate-Grandate)

L’associazione Alta Capacità Gottardo solleva dubbi anche sullo stato della riattivazione della linea ferroviaria Malnate-Grandate. «Nel Pgt e nel Piano urbano della mobilità – affermano gli associati – risulta come opera “in costruzione” o di progetto. Tale indicazione risulta priva di ragionevole prospettiva»

A non convincere Acg sono in particolare le **condizioni del tracciato storico** dismesso nel 1966. «Il sedime – sottolineano gli associati – è stato largamente e irreversibilmente compromesso dall'urbanizzazione». Ci sono poi degli **ostacoli giuridici**, con diverse aree alienate da Ferrovie Nord tramite atti notarili e cedute a privati o enti locali per altri usi (piste ciclabili, viabilità). «Mantenere questa previsione nel Piano – aggiungono – crea negative incongruenze e confusione nel Pgt».

## **Mancato Riscontro del Progetto Strategico Varese – Induno**

Acg sposta l'attenzione anche sul collegamento ferroviario Varese – Induno: un progetto curato da ACG, che è già stato richiesto a FS dalla Regione Lombardia ed è in programma nel piano degli investimenti di Rfi, ma che non è stato inserito nel Pgt del Comune di Varese.

«Questo intervento – spiega l'associazione – avrebbe importanti ricadute urbanistiche e ambientali a Varese, permettendo di ottenere un effetto filtrante fra le aree comunali interrotte dal rilevato ferroviario di Rfi lungo viale Valganna fino a via Tonale. Inoltre, regolarizzerebbe il transito ferroviario internazionale sulla linea di grande sviluppo Varese – Como – Lugano, annullando il solo breve tratto di binario unico, assolutamente indispensabile anche per attivare un servizio ferroviario con frequenza di 30min».

[Redazione VareseNews](#)  
redazione@varesenews.it